



**Interpellation von Martin Stuber
betreffend Neue Verkehrszahlen für Tangente und Stadttunnel
(Vorlage Nr. 1934.1 - 13408)**

Antwort des Regierungsrates
vom 8. Juni 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. April 2010 hat Martin Stuber, Zug, eine Interpellation eingereicht (Vorlage Nr. 1934.1 - 13408). Er hebt darin neue Verkehrszahlen hervor, welche der Regierung bei der Abstimmung zur Tangente Zug/Baar vorgelegen hätten, jedoch die im Abstimmungsbüchlein veröffentlichten Verkehrszahlen und die von der Regierung gemachten Aussagen anlässlich der Abstimmungskampagne in Frage stellen würden.

Der Interpellant stellt in diesem Zusammenhang dem Regierungsrat fünf Fragen. Der Kantonsrat überwies die Interpellation am 6. Mai 2010 zur Beantwortung. Wir nehmen wie folgt Stellung:

A. Vorbemerkungen

1. Die letzten Verkehrsmodellrechnungen im Raume Zug/Baar wurden Ende 2008 durchgeführt und dienen seither als Basis für alle weiteren Aussagen.
2. Berechnungen von Verkehrszahlen entsprechen einer rollenden Planung. Dabei kommt jeweils ein Verkehrsmodell zur Anwendung. Dieses wird von Zeit zu Zeit von Grund auf neu erarbeitet. Das Verkehrsmodell, welches für die Verkehrszahlen der Tangente Zug/Baar ursprünglich angewendet wurde, basierte auf den Grundlagen von 1998 und wurde mit den Ergebnissen von den Projekten Nordzufahrt und Grindel-Bibersee über- und aufgearbeitet. Im Rahmen der Überprüfung von Verkehrslenkungsmassnahmen im Raume Zug/Baar wurde zu demselben Zeitpunkt ein neu aufgestelltes Verkehrsmodell 2007/2008 angewendet. Dabei ergaben sich grössere Differenzen (u. a. auf der Rigi-strasse in Baar). Um diese Ungereimtheiten auszuräumen, wurde als Vorbereitung für die Kantonsratsarbeit für die Tangente Zug/Baar im September 2008 ein Zusatzbericht mit einheitlichen Modellgrundlagen erarbeitet. Die Aussagen dieses Zusatzberichtes wurden in der Folge während der gesamten Abstimmungskampagne von allen Vertretern von Kanton und Gemeinden kommuniziert. Die Projektgruppe "Verkehrslenkung Zug/Baar", mit Vertretern des Kantons und der Gemeinden Zug und Baar, führte ihre Arbeiten zu demselben Zeitpunkt weiter und erstellte mit Datum vom 15. Dezember 2008 einen Bericht, welcher auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet war. Die Aussagen der beiden Berichte wichen marginal voneinander ab.
3. Die Aussage der Baudirektion, dass ungefähr 35 % aller Fahrzeuge vom Berg den Weg auf die Autobahn suchen, ist nach wie vor richtig.

4. Eine Entlastung der Stadt Zug durch die Tangente wurde in dieser Form nie als globale Aussage gemacht. Die Baudirektion hat bei Entlastungen immer von den nördlichen Stadtteilen von Zug gesprochen. Eine Entlastung des Kolinplatzes wurde nie in den Vordergrund gerückt, eine Entlastung der Ägeristrasse jedoch schon.
5. Die Realisierbarkeit eines Stadttunnels wurde nicht von der Realisierung der Tangente Zug/Baar abhängig gemacht. Untersuchungen zum Stadttunnel Zug gehen jedoch davon aus, dass dieser auch mit der Realisierung der Tangente voll ausgelastet sein wird und ohne Realisierung der Tangente Zug/Baar an seine Grenzen der Funktionstüchtigkeit stossen könnte.

B. Beantwortung der Fragen

Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen des Interpellanten wie folgt Stellung:

1. **Trifft es zu, dass der Zuger Baudirektion bereits im Oktober 2009 Berechnungen der Fa. Ernst Basler und Partner bzgl. der prognostizierten Verkehrsströme in und durch die Stadt Zug für das Jahr 2020 vorlagen?**

Ja. Die prognostizierten Verkehrsströme in und durch die Stadt Zug sind bereits in beiden unter Kapitel A2 erwähnten Berichten mit kleinen Abweichungen dargestellt (vgl. Beilage). Die Abstimmungskampagne wurde auf die Zahlen des Zusatzberichtes vom 30. September 2008 abgestützt. In beiden Berichten wurde 2020 als Zeithorizont bei den Modellrechnungen angewendet. Die in einem Bericht vom Dezember 2009 zum Stadttunnel Zug aufgeführten und vom Interpellanten angesprochenen Zahlen entstammen einer Grafik, datiert Oktober 2009, welche von der Fa. Ernst Basler und Partner aus dem Bericht Verkehrslenkung (Dezember 2008) unverändert übernommen und neu datiert wurden.

2. **Ist der Regierungsrat bereit, diese Verkehrszahlen der interessierten Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen, z.B. bei der Beantwortung dieser Interpellation?**

Aufgrund der Darstellungen unter Kapitel A hat der Regierungsrat resp. die Baudirektion bereits im Rahmen der Abstimmungskampagne die erwähnten Verkehrszahlen verwendet. Eine erneute Kommunikation derselben Ergebnisse erübrigt sich. Auf entsprechende Anfrage kann bei der Baudirektion Einsicht in die Berichte genommen werden.

3. **Trifft es zu, dass die Karte mit den Verkehrsströmen der Ägeristrasse für Fahrzeuge, welche den direkten Weg zur Autobahn suchen, einen Wert von bloss 26 % ausweist?**

Falls Ja: Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass diese Zahlen im Interesse einer sachlich fundierten Diskussion der Öffentlichkeit unverzüglich zur Kenntnis hätten gebracht werden müssen?

Gemäss dem Bericht "Verkehrslenkung Zug/Baar" entspricht der Wert von 26 % dem Verkehr von den Berggemeinden Richtung Autobahnanschluss Baar. Ein weiterer Anteil von 7% sucht den Weg nach Westen und zur Autobahn über die Stadt Zug. Die Werte, welche für die Tangentendiskussion aus dem Zusatzbericht vom September 2008 stammen, betragen 30% Richtung Autobahnanschluss Baar, resp. 5% via Stadt Zug in Richtung Autobahnanschluss Zug. Der Regierungsrat operierte im Zusammenhang mit der Tangente Zug/Baar mit einem Wert von insgesamt 35 % in Richtung Autobahn (vgl. Beilage).

Abweichungen dieser Grössenordnung sind marginal und können mit einem Prognosezeitpunkt von ungefähr zehn Jahren als vernachlässigbar bezeichnet werden.

Aus der Sicht des Regierungsrates gibt es auch diesbezüglich keine Veranlassung zur erneuten Kommunikation von Verkehrszahlen oder -strömen.

- 4. Trifft es ferner zu, dass auch diese Berechnungen eine längst bekannte Tatsache bestätigen – nämlich dass ein sehr beträchtlicher Teil des Verkehrs in der Stadt Zug Ziel-Quellverkehr ist?
Falls Ja: welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus dieser Tatsache für die vom Baudirektor angefachte Variantendiskussion zum Stadttunnel?**

Nochmals sei festgehalten, dass es zurzeit keine neuen Verkehrsberechnungen gibt. Die Tatsache, dass ein beträchtlicher Teil des Verkehrs in der Stadt Zug aus Ziel-Quellverkehr besteht, ist unbestritten. Die lokalen Betrachtungsperimeter (Quartiere, Ziel- und Quellgebiete) spielen jedoch eine grosse Rolle. Der aufsummierte Ziel- und Quellverkehr für die ganze Stadt lässt sich nicht auf einzelne Strassenverbindungen (z.B. auf den Stadttunnel) beziehen resp. reduzieren. Die Werte für den Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr sowie für den Binnenverkehr bedürfen jeweils einer Präzisierung und sind als globale Zahlen nicht aussagekräftig.

Die Variantendiskussion wurde nicht von der Baudirektion angefacht. Meinungen diverser politischer Legislativ- und Exekutivvertreter, Ämter, privater Gruppierungen sowie Einzelinteressenten stellen den Erfolg einer Planungsbestvariante gegenwärtig in Frage. Der Regierungsrat hat deshalb beabsichtigt, zusammen mit den Stadtbehörden von Zug eine erneute Aufarbeitung der Variantenentscheide vorzunehmen und diese durch ein Begleitgremium, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Interessengruppen mitverfolgen zu lassen. Damit soll eine breit abgestützte Meinungsbildung für die folgenden Planungsschritte erreicht und dem Projekt zum Erfolg verholfen werden.

- 5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Tatsache des hohen Anteils an Ziel-Quellverkehr im Stadtkern (gleich gross wie der reine Durchgangsverkehr!) einen Stadttunnel nahelegt, der über Anschlüsse nahe dem Stadtkern verfügt? Zieht der Regierungsrat aus diesen Zahlen auch den Schluss, dass ein Stadttunnel angesichts der hohen Verkehrszahlen (rund 60'000 Fhz/Tag reiner Ziel-Quellverkehr) nur den Stadtkern wirksam vom Verkehr entlasten kann und nicht die ganze Stadt?**

Grundsätzlich kann jede Umfahrungsstrasse (in diesem Falle der Stadttunnel) eine Erschliessungsfunktion mit nahen Anschlüssen besser wahrnehmen. Diese bedeuten aber gerade in städtischen Gebieten grosse Eingriffe ins Gesamtbild. Der Stadttunnel Zug hat im Weiteren auch Aufgaben im Rahmen des kantonalen Richtplanes als übergeordnete Kantonsstrasse zu erfüllen und kann als kantonales Investitionsprojekt nicht alleine auf eine engere Entlastungswirkung des Stadtzentrums ausgerichtet sein. Eine Gewichtung der Bedürfnisse, der technischen und städtebaulichen Machbarkeit sowie der politischen und planerischen Wünschbarkeit ist daher rechtzeitig zu erarbeiten und zu kommunizieren. Die Variantendiskussionen in der Öffentlichkeit um den Stadttunnel Zug beweisen indessen, dass zurzeit keine mehrheitsfähige Lösung vorgelegt werden kann. Der Regierungsrat beabsichtigt daher, die Variantendiskussion mit einem Begleitverfahren aufzuarbeiten und eine konsolidierte Lösung anzustreben.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 8. Juni 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Modellrechnungen Verkehrslenkung Zug/Baar und Tangente Zug/Baar